

船舶事故調査報告書

令和元年7月3日

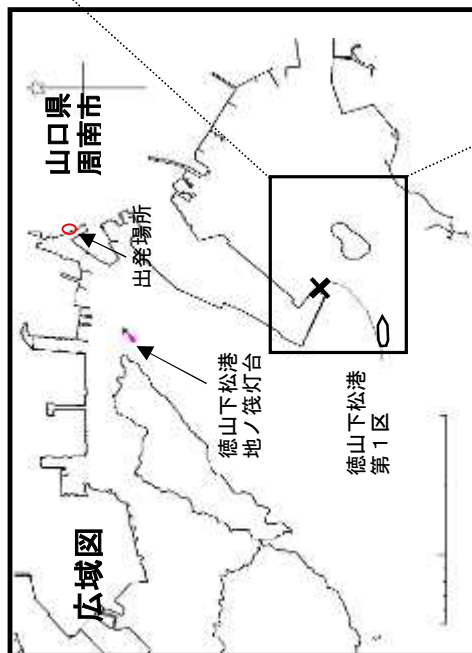
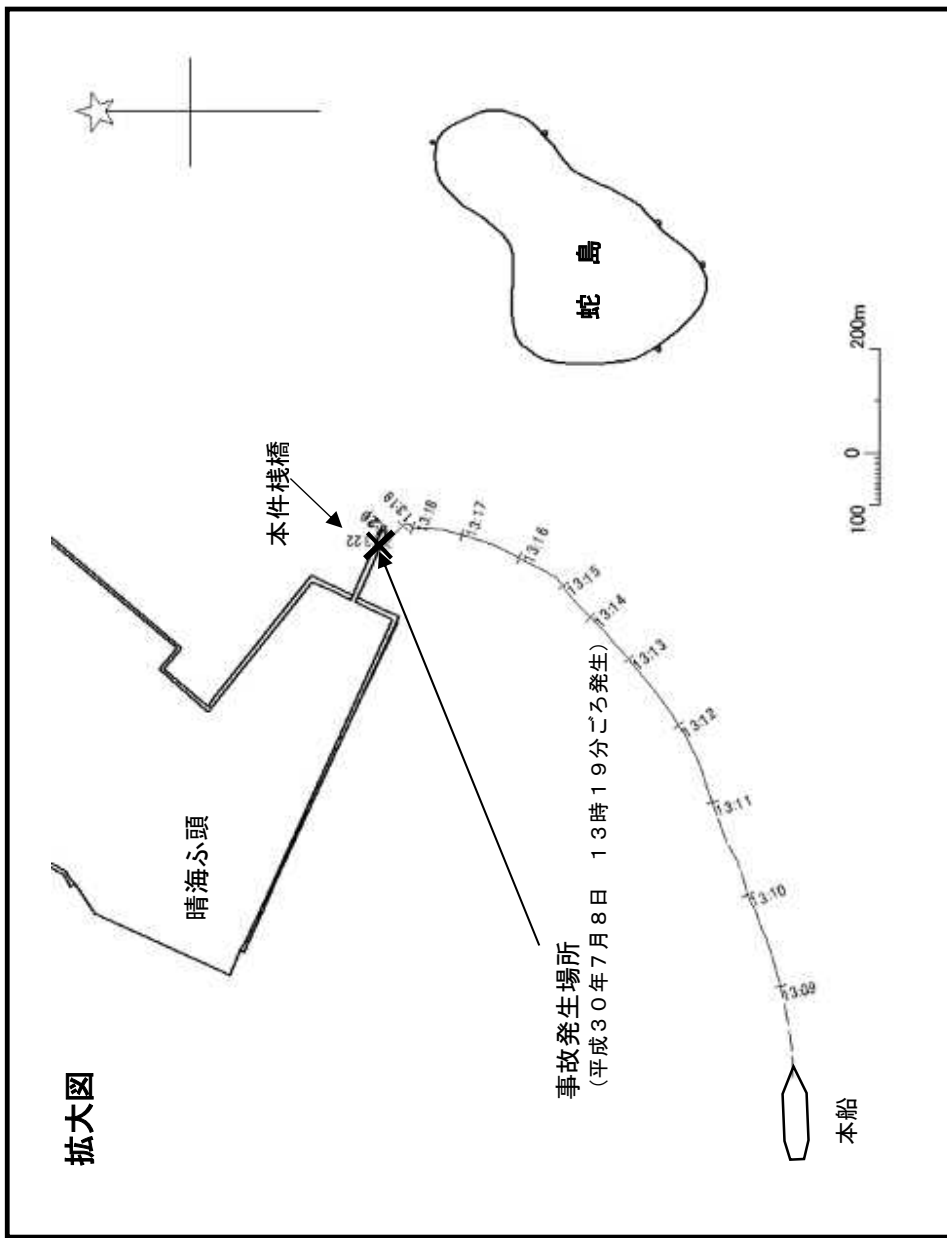
運輸安全委員会（海事専門部会）議決

委員 佐藤 雄二（部会長）
委員 田村 兼吉
委員 岡本 満喜子

事故種類	衝突（棧橋）
発生日時	平成30年7月8日 13時19分ごろ
発生場所	山口県周南市徳山下松港第1区 徳山下松港地ノ筏灯台から真方位167° 1.47海里（M）付近 （概位 北緯34° 01.5′ 東経131° 47.4′）
事故の概要	貨物船鼓海丸は、着棧操船中、棧橋に衝突した。 鼓海丸は、球状船首部の破口等を、棧橋は、コンクリート部の剝離等を生じた。
事故調査の経過	平成30年7月20日、本事故の調査を担当する主管調査官（広島事務所）ほか1人の地方事故調査官を指名した。 原因関係者から意見聴取を行った。
事実情報 船種船名、総トン数 船舶番号、船舶所有者等 L×B×D、船質 機関、出力、進水等	貨物船 鼓海丸、1,662トン 142387、徳山海陸運送株式会社 83.13m×13.00m×8.10m、鋼 ディーゼル機関、1,323kW、平成27年1月26日
乗組員等に関する情報	船長 男性 51歳 四級海技士（航海）（履歴限定） 免許年月日 平成元年10月4日 免状交付年月日 平成26年4月18日 免状有効期間満了日 令和元年10月3日
死傷者等	なし
損傷	本船 球状船首部に破口及び右舷船首部外板に擦過傷を伴う凹損 棧橋 コンクリート部に剝離及び配管部に曲損
気象・海象	気象：天気 曇り、風向 南東、風速 約12m/s、視界 良好 海象：波高 約0.5～0.7m
事故の経過	本船は、船長ほか4人が乗り組み、石炭の積込みの目的で、空船で平成30年7月8日12時40分ごろ徳山下松港第1区のSBT1号出荷棧橋（以下「本件棧橋」という。）に向けて同区の原塩棧橋を発した。 本船は、船長が単独で着棧操船を行い、本件棧橋の東方沖に位置する周南市蛇島寄りから本件棧橋の南側に約30°の進入角度で右舷着けしようと徳山下松港第1区の晴海ふ頭南方沖を同島の西岸に向けて

	<p>東北東進していたが、同島西岸寄りに向けて南下する反航船がいたので、本件棧橋の南方から着棧することとし、約4～5ノット（kn）の速力（対地速力、以下同じ。）で本件棧橋に接近した。</p> <p>船長は、本件棧橋の先端から南方約400mの地点で左舵10°を取り、その後約3knに減速して本件棧橋との距離を約20m開けるように左転しながら棧橋に接近した。</p> <p>本船は、風速約12m/sの南東風によって船首が右方に圧流されて思うように左転できず、船長が、更に左舵一杯として機関を半速力後進とし、船体が本件棧橋と平行になるように操船したものの、13時19分ごろ球状船首部が約1.0knの速力で本件棧橋の先端から約30mの場所に衝突した。</p> <p>本船は、本件棧橋に着棧したのち、晴海ふ頭に移動し、修理された。</p> <p>（付図1 航行経路図、付表1 本船のAIS記録（抜粋）、写真1 本船の損傷状況、写真2 本件棧橋の損傷状況（上部）、写真3 本件棧橋の損傷状況（下部） 参照）</p>
<p>その他の事項</p>	<p>本船は、船尾船橋型の貨物船であった。</p> <p>本件棧橋は、護岸から東南東に約140m突き出ていた。</p> <p>船長は、本船で本件棧橋に幾度も離着棧した経験を有していたが、風速約12m/sの状況下で着棧操船をしたことがなかった。</p> <p>船長は、本事故後、風の影響を考慮し、通常よりも本件棧橋との距離をとって操船し、かつ、後進の出力を大きく取っておけば良かったと思った。</p>
<p>分析</p> <p>乗組員等の関与</p> <p>船体・機関等の関与</p> <p>気象・海象等の関与</p> <p>判明した事項の解析</p>	<p>あり</p> <p>なし</p> <p>あり</p> <p>本船は、風速約12m/sの南東風を受ける状況下、徳山下松港第1区で着棧操船中、本件棧橋との距離が十分に取られていなかったことから、風に圧流されて本件棧橋に衝突したものと考えられる。</p>
<p>原因</p>	<p>本事故は、本船が、風速約12m/sの南東風を受ける状況下、徳山下松港第1区で着棧操船中、本件棧橋との距離が十分に取られていなかったため、風に圧流されて本件棧橋に衝突したものと考えられる。</p>
<p>再発防止策</p>	<p>今後の同種事故等の再発防止に役立つ事項として、次のことが考えられる。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 風の影響を考慮し、棧橋との距離を十分に取って着棧操船を行うこと。

付図1 航行経路図



付表 1 本船のAIS記録 (抜粋)

時刻 (時:分:秒)	船位※		対地針路※ (°)	船首方位※ (°)	対地速力 (kn)
	北緯 (° -' -")	東経 (° -' -")			
13:08:58	34-01-04.6	131-46-50.0	077.1	081	5.8
13:09:58	34-01-06.5	131-46-56.8	068.7	074	6.1
13:11:07	34-01-09.0	131-47-04.8	070.1	076	5.8
13:11:58	34-01-10.6	131-47-09.8	061.6	061	5.0
13:12:58	34-01-13.3	131-47-14.2	051.9	057	4.2
13:13:58	34-01-15.8	131-47-17.6	046.7	057	3.6
13:14:58	34-01-18.1	131-47-20.6	054.0	045	3.3
13:16:07	34-01-21.0	131-47-23.0	025.6	029	3.4
13:17:05	34-01-24.6	131-47-24.7	017.3	008	3.8
13:18:03	34-01-27.7	131-47-25.2	012.2	328	1.7
13:19:03	34-01-28.2	131-47-25.4	326.6	300	0.9
13:19:56	34-01-29.0	131-47-24.4	307.6	296	1.3
13:20:56	34-01-29.4	131-47-23.8	325.8	296	0.4
13:21:56	34-01-29.6	131-47-23.7	279.7	296	0.2

※ 船位は、船橋上方に設置されたGPSアンテナの位置である。また、対地針路及び船首方位は真方位である。

写真 1 本船の損傷状況



写真2 本件棧橋の損傷状況（上部）



写真3 本件棧橋の損傷状況（下部）

